

Hautes-Alpes

Trains en retard : quel est le problème de la ligne Paris-Briançon ?

Avec 51 % de retard en 2023, le train de nuit Paris-Briançon montre des signes de défaillance que la SNCF dit « avoir pris en compte ». Avant de régler le problème ?

Il n'y a pas un problème. « Mais une foudrude de problèmes » admet Olivier Metge, directeur des trains de nuit chez SNCF Voyageurs. Décryptage sur les causes qui conduisent à un taux de retard de 51 % sur la ligne Paris-Briançon.

● La SNCF fait-elle son maximum ?

Olivier Metge dit « comprendre l'agacement des clients ». Mais le patron des lignes Intercités en France l'assure : « Ça nous agace sérieusement en interne aussi. Il ne faut pas croire qu'on s'en fiche. C'est faux. Nos équipes sont pleinement mobilisées et des plans d'actions existent ».

● Un bug à Dijon qui a des conséquences à Briançon

En creusant ses investiga-

tions sur le sillon Paris-Briançon, Olivier Metge s'est rendu compte que, vers Dijon, le train de nuit était inséré dans la circulation au milieu des trains de marchandises qui empruntent l'autoroute ferroviaire allant du Luxembourg à Perpignan. Pour le moment, ces trains de fret sont prioritaires car leur longueur ne permet pas de les garer ni de rouler à plus de 100 km/h. Le Paris-Briançon subit lui aussi cette vitesse limitée.

Pour 2024, Olivier Metge a prévu de régler ce problème en entamant des négociations pour bénéficier de sillons mieux tracés. Pour cela, le directeur Intercités de SNCF Voyageurs va devoir parlementer avec SNCF Réseau chargée de la régulation.

Dans le sens inverse, c'est un peu le même problème, vers Melun (Seine-et-Marne), quand le Briançon-Paris doit s'insérer dans la circulation des TER qui s'arrêtent toutes les 18 minutes en moyenne.

● 247 kilomètres de voie unique

C'est l'un des gros points noirs de la ligne Paris-Briançon. Entre Valence et Briançon, le train doit emprunter 247 kilomètres de voie unique. S'il arrive à l'heure à Valence, il peut s'insérer dans son sillon à l'heure et arriver à destination, avec plus de certitudes, à l'heure aussi. « Mais si on a pris quatre minutes de retard à Dijon, on traîne ces quatre minutes jusqu'à Valence et on ne peut plus s'insérer dans le trafic de la voie unique. Conclusion, le train arrive à Briançon avec plus d'une heure de retard », explique Olivier Metge.

Dans le sud-ouest de la France, le train de nuit arrive en retard 13 % du temps contre 51 % dans les Hautes-Alpes. « Mais là-bas, il y a une double voie et ça change tout. Pour le Paris-Briançon, il y a une obligation d'être à Valence vraiment pile à l'heure d'où l'importance des négociations avec SNCF Dijon ».

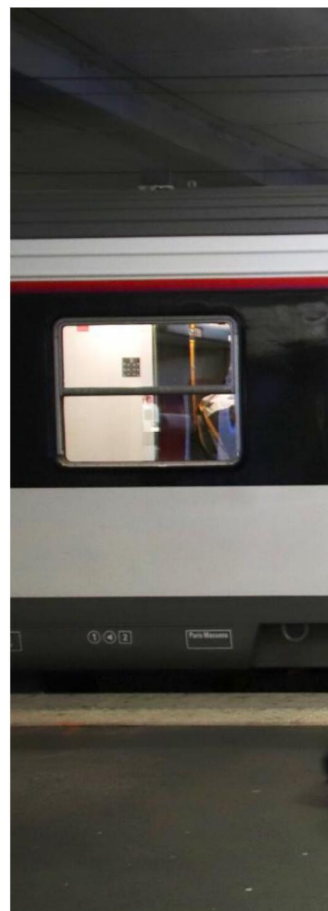
● Du matériel vieillissant

La desserte ferroviaire du Briançonnais est pénalisée

par ces 247 kilomètres de voie unique. Mais, en sus, cette infrastructure est très ancienne, avec des restrictions de vitesse pour les locomotives. Impossible donc de rattraper un éventuel retard sur cette voie. À cela s'ajoute l'âge des voitures qui accueillent les passagers. Même si elles ont été récemment rénovées, elles restent dans leur jus au niveau de la mécanique. La voiture la plus récente date de 1984 et la plus ancienne date de 1977.

Le ministère des Transports a été alerté pour qu'une nouvelle commande de matériels roulants soit passée par l'État. « Dans l'idéal il faudrait aussi améliorer le matériel moteur de la machine », commente Olivier Metge.

● Yoann Gavaille



► Sur le web

Retrouvez notre article sur le « train de la colère », parti de Grenoble vers Gap le 1^{er} décembre, en scannant ce QR code.



TER Grenoble - Gap / Des améliorations annoncées



Simona, une membre du collectif, tend à un responsable de la SNCF un essuie-glace, symbole de la dégradation de la ligne de TER. Photo Le DL/Antonin Seux

« Sur la ligne Grenoble Gap, un train sur quatre est en retard ou supprimé », a dénoncé Nicolas, membre du Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes (CEFV). Ce collectif mène depuis des mois un combat pour que des investissements conséquents soient engagés par la Région sur la ligne Grenoble - Gap. Ils ont profité du Comité de mobilité (Comob) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ce mardi 5 décembre à Alpeexpo, pour interpellé directement la Région et la SNCF. Cette importante réunion annuelle rassemble les acteurs socio-économiques, institutionnels, associations d'usagers et

professionnels du transport pour traiter les sujets relatifs à la mobilité. Le collectif a donné à Frédéric Aguilera, vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes en charge des transports, un chèque factice de 10 millions d'euros et à la SNCF un essuie-glace avec un chèque (réel) de 402 euros. Deux cadeaux symboliques qui résument les revendications du CEFV : au moins 10 millions d'euros d'investissement sur la ligne et la nécessité de l'entretenir davantage. « Un train avait été annulé à cause d'une panne d'essuie-glace », rappelle Nicolas.

Au-delà des cadeaux symbo-

liques, le collectif a obtenu de la part de la SNCF et de la Région des réponses « encourageantes », juge Marc, membre du CEFV. « Le responsable de la SNCF nous a annoncé des améliorations à partir de janvier. Et alors qu'il était question de la fermeture de petites lignes, la Région nous a expliqué qu'elle était en négociation avec l'État pour les préserver. C'est encourageant mais nous restons prudents. » Frédéric Aguilera assure que la Région va continuer de « mettre la pression sur la SNCF » pour que la SNCF avance et améliore le service sur cette ligne.

● Antonin Seux



Pour 2024, SNCF Voyageurs espère imposer le train de nuit dans les sillons de la région parisienne et en Bourgogne.
Archives photo Le DL/Justin Mourez

Joël Giraud : « Le bazar ferroviaire dans les Hautes-Alpes ne peut pas continuer »

Entre Joël Giraud et le rail, c'est une relation amour-haine qui dure. À tel point que la flamme semble inextinguible. Le député des Hautes-Alpes a toujours été un utilisateur et un défenseur du train... mais il ne manque jamais une occasion de tacler la SNCF et de vanter la fiabilité des opérateurs étrangers. Y compris lorsqu'il était ministre. Redevenu parlementaire, Joël Giraud n'accepte pas, aujourd'hui, que la ligne Paris-Oulx soit à l'arrêt à cause d'un éboulement en Maurienne et ne comprend pas que 51 % des trains Paris-Briançon soient en retard. Alors il a demandé audience auprès de la direction de la SNCF et auprès du ministre des Transports. **Sur du moyen et long terme, avez-vous obtenu des engagements de la SNCF pour améliorer la desserte ferroviaire des**

Hautes-Alpes ?

« J'ai rencontré Olivier Metzger (directeur des trains Intercités) et Julien Vanderpotte (responsable des relations publiques). Ils travaillent avec le ministère des Transports sur deux projets : une commande de nouvelles motrices plus performantes ; une étude concernant la remise à double voie de tronçons pour permettre de croiser les trains en cas de retard et de fiabiliser les horaires. Ils ont demandé mon soutien dans cette démarche vis-à-vis de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités... ce que je vais faire ».

Cette semaine, vous avez rencontré Clément Beaune, le ministre des Transports. Que lui avez-vous dit ?

« Je lui ai dit que le bazar ferroviaire dans les Hautes-Alpes ne peut pas continuer,

ne doit pas continuer. Mais ce n'est pas nouveau, je le répète sans cesse, depuis longtemps. Le miracle de cette histoire, c'est que le train de nuit Paris-Briançon fonctionne bien, c'est un succès commercial mais ça ne pourra pas durer si les problèmes ne sont pas réglés. »

Le ministre vous a écouté... mais va-t-il agir ?

« Il m'a promis qu'il allait mettre un coup de pression sur la SNCF. De mon côté, j'ai tendance aussi à penser qu'il faut les secouer, notamment pour mettre le paquet sur le Paris-Briançon en cette période où le Paris-Oulx est à l'arrêt. C'est important. »

La ligne de la Maurienne va rester fermée encore de longs mois privant le Briançonnais d'une ligne TGV proche. Ce dossier a-t-il été abordé ?

« Outre le TGV des Neiges le



Usager régulier du train, le député Joël Giraud a demandé à la SNCF une amélioration de la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes avant de renouveler sa demande auprès du ministre des Transports. Archives photo Le DL/Vincent Ollivier

week-end jusqu'à Saint-Michel-de-Maurienne, la SNCF et Trenitalia travaillent à la mise en place d'un service quotidien Paris-Milan qui s'effectuerait en car de Saint-Michel-de-Maurienne à Bardonecchia ou Oulx, et en train

de Paris à Saint-Michel et de Oulx à Milan. Dès que cette circulation existera, la possibilité de réserver des billets directs Paris-Montgenèvre ou Paris-Serre Chevalier devrait être rétablie ».

● Recueilli par Yoann Gavaille